



INFORME CIAIM-15/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero EL DELFIN DE ANDALUCIA en las proximidades de El Campello (Alicante), el 20 de noviembre de 2014.

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio.

El único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. E/P EL DELFIN DE ANDALUCIA



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 20 de noviembre de 2014 alrededor de las 17:00 hora local la embarcación de pesca (E/P) EL DELFIN DE ANDALUCIA sufrió una vía de agua en el espacio del motor tras un fuerte golpe de mar mientras navegaba, con tres tripulantes a bordo. La inundación no pudo ser controlada con los medios de a bordo y la embarcación se fue a pique alrededor de las 17:45 horas frente a la localidad de El Campello (Alicante) en la posición 38° 24,8' N, 000° 23,3' W.

Antes del hundimiento el patrón del pesquero efectuó una llamada de socorro por el canal 16 de VHF que fue recibida en el Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia (CCS Valencia), siendo movilizada la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR POLARIS y el helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 201.

A las 17:50 horas, los naufragos fueron rescatados por la embarcación de salvamento, que los trasladó al puerto de El Campello (Alicante).

Tras el hundimiento del pesquero se apreciaron signos de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (llevaba unos 800 l de gasoil) y del aceite lubricante que llevaba en los tanques y de los restos del propio naufragio.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 21 de noviembre de 2014. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como accidente muy grave y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 13 de mayo de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2015.

* * *

INFORME CIAIM-15/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero EL DELFIN DE ANDALUCIA en las proximidades de El Campello (Alicante), el 20 de noviembre de 2014.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	EL DELFIN DE ANDALUCIA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Fuengirola: 3 ^a -MA-3-337 Número de Identificación de Buque: 6458 Número en el Censo de Flota Operativa de Pesca: 9651
Tipo	Pesquero de arrastre
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 14,4 m• Manga: 4,3 m• Arqueo bruto: 18,22 GT• Material de casco: madera• Propulsión: Motor diésel de 55,15 kW a 1665 rpm
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos personas al 50% (en sociedad de bienes gananciales)
Pormenores de construcción	Construida el año 1926 en la Playa de Villajoyosa por el Maestro Calafate Pedro Santoja Vaello
Dotación mínima de seguridad	Tres tripulantes: Patrón de pesca local, mecánico y marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Villajoyosa (Alicante) y llegada prevista a la misma localidad, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	<ul style="list-style-type: none">• 2 artes de pesca completos• 800 l de gasoil• 50 l de agua• 18 cajas de pescado (unos 100 kg)
Dotación	Tres tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Inundación y posterior hundimiento
Fecha y hora	20 de noviembre de 2014, 17:45 hora local
Localización	38° 24,8' N; 000° 23,3' W

INFORME CIAIM-15/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero EL DELFIN DE ANDALUCIA en las proximidades de El Campello (Alicante), el 20 de noviembre de 2014.

Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Espacio del motor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Los tres tripulantes fueron rescatados con síntomas de hipotermia.
Contaminación	Si
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 5 (17 a 21 nudos) del NE
Estado de la mar	Fuerte marejada
Visibilidad	Buena

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• H/S HELIMER 201• E/S SALVAMAR POLARIS
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y aéreos.
Resultados obtenidos	Rescate de los tres tripulantes y posterior traslado al puerto de El Campello (Alicante).

* * *

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.



Figura 3. Lugar del hundimiento

El día 20 de noviembre de 2014 a las 07:00 horas, la E/P EL DELFÍN DE ANDALUCÍA salió del puerto de Villajoyosa con tres tripulantes a bordo rumbo a sus caladeros de pesca habituales al sudeste del mencionado puerto.

Según declaraciones de su patrón, sobre las 17:00 horas, después de recibir un fuerte golpe de mar por la amura de estribor, se disparó la alarma de sentinas. El nivel de agua en el espacio del motor alcanzó en breves momentos un metro de altura. El patrón subió al puente para hacer una llamada de socorro, comunicando que tenían una vía de agua.

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero EL DELFIN DE ANDALUCIA en las proximidades de El Campello (Alicante), el 20 de noviembre de 2014.

Conectaron la bomba de achique, pero ésta resultaba insuficiente dado que la cantidad de agua que entraba, aparentemente por la zona del casco oculta por el tanque de combustible en estribor, era mayor que su capacidad de bombeo.

El patrón decidió poner rumbo a El Campello, para intentar salvar el barco.

Lanzaron la balsa salvavidas al agua y consiguieron abrirla manualmente, pero no les dio tiempo a embarcar y se lanzaron al mar con los chalecos y los aros para embarcar después en la balsa, lo que no consiguieron.

La embarcación se hundió frente a la localidad de El Campello (Alicante) en la posición 38° 24,8' N, 000° 23,3' W, a 310 m de la playa, a unos 5 m de profundidad. La radiobaliza se activó a las 17:48 horas.

Alrededor de las 17:50 horas los tripulantes fueron rescatados por la E/S SALVAMAR POLARIS que los desembarco en el puerto de El Campello con síntomas de hipotermia. La balsa fue recogida en la playa por la Policía Local.

Tras el hundimiento del pesquero se apreciaron signos de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (llevaba unos 800 l de gasoil) y del aceite lubricante que llevaba en los tanques y de los restos del propio naufragio.

Días después, la embarcación se recuperó del fondo en muy mal estado, lo que hizo inviable su reparación, declarándose pérdida total. Los daños sufridos durante la recuperación impidieron que se pudiera determinar con exactitud la vía de agua (ver figura 4).



Figura 4. Restos de la embarcación

4. ANÁLISIS

El hecho de que la embarcación sufriera una vía de agua tras recibir el impacto de un golpe de mar sugiere que su estructura no estaba en perfectas condiciones. El propio patrón manifestó que pudo ser la pérdida de una tabla lo que ocasionó la vía de agua.

La embarcación fue construida en 1926, desconociéndose algunas de las vicisitudes históricas de reformas o sustituciones de elementos y/o equipos.

Había pasado un reconocimiento en seco el 2 de julio de 2014, en el que la Capitanía Marítima de Alicante le exigió la subsanación de una serie de deficiencias. En el acta de inspección constan las siguientes:

- Retirada de la pintura de casco y aplicación de imprimación y patente.
- Reparación del sistema eléctrico.
- Renovación del sistema de combustible (incluyendo grifos de fondo y latiguillos).
- Instalación de una escala de acceso al espacio del motor.
- Saneamiento y pintado del espacio del motor.

Estas deficiencias debían ser rectificadas antes de volver a navegar, para lo que debían presentar un informe del calafateo realizado ante la Capitanía Marítima. También según el acta de inspección, en la siguiente varada tendrían que renovar el forrado de fibra del parque de pesca.

La realización de estos trabajos fue confirmada por el varadero y por el armador mediante las facturas de compra de los materiales, y un certificado de la imprimación y patente aplicadas. No se presentó un informe detallado de las obras realizadas ni el informe del calafateado realizado.

Por otra parte, la importancia de las deficiencias detectadas al pesquero, debiendo renovar o reparar sistemas fundamentales, parece indicar que el mantenimiento era mejorable.

Además, dado que se pidió al armador la emisión de un informe del calafateo, hay que entender que la estructura del pesquero no fue inspeccionada en seco después de concluir los trabajos de calafateo.

El fallo de material, si es que este se produjo, no fue detectado en una inspección submarina realizada por los GEAS (Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil) y tampoco es posible, a la vista de las actuaciones y declaraciones de los tripulantes, determinar si se produjo una vía de agua por fallo de algún grifo o tubo de aspiración o descarga al mar.

* * *

5. CONCLUSIONES

Aunque no se ha podido determinar con certeza la causa del accidente, todo apunta a que la embarcación se perdió a causa de un fallo estructural.

Parecen reiterarse en este caso las circunstancias comunes que subyacen en este tipo de embarcaciones de madera, elevada antigüedad (88 años en este caso) y un mantenimiento insuficiente, difícil de detectar en inspecciones no detalladas.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que, en la medida de lo posible, establezca un plan de formación específico de inspección de embarcaciones de madera dirigido a sus inspectores de buques, e intensifique las inspecciones en este tipo de embarcaciones.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Hay más de cuatro mil pesqueros de madera en servicio, de los casi diez mil que componen la flota pesquera española. Los incidentes y accidentes que se producen en estos pesqueros tienen un importante peso estadístico en la siniestralidad de la flota española. Esto hace necesaria una formación específica en las técnicas y procedimientos de construcción, mantenimiento e inspección de este tipo de embarcaciones.

* * *